

**This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

**Defective images within this document are accurate representation of
The original documents submitted by the applicant.**

Defects in the images may include (but are not limited to):

- **BLACK BORDERS**
- **TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- **FADED TEXT**
- **ILLEGIBLE TEXT**
- **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- **COLORLED PHOTOS**
- **BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS**
- **GRAY SCALE DOCUMENTS**

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

⑬ **BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENTAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑪ **DE 3332695 A1**

⑮ Int. Cl. 3:
B 60 R 5/00

⑳ Aktzeichen: P 33 32 695.9
㉑ Anmeldetag: 10. 9. 83
㉒ Offenlegungstag: 28. 3. 85

㉓ **Anmelder:**
Volkswagenwerk AG, 3180 Wolfsburg, DE

㉔ **Erfinder:**
Dixius, Dieter, Ing.(grad.), 3180 Wolfsburg, DE

㉕ **Recherchenergebnisse nach § 43 Abs. 1 PatG:**

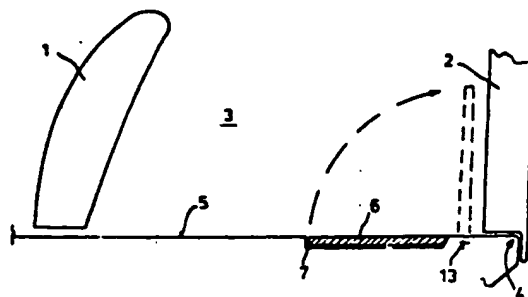
DE-PS 25 13 632
DE-GM 71 29 881
DE-GM 18 38 159
US 43 51 555
WO- 82/02 179

**Bibliothek
Bur. Ind. Eigendom**

10. MEI 1985

㉖ **Durch eine Klappe von außen zugänglicher Gepäckraum in einem Fahrzeug**

Bei einem Fahrzeug mit einem durch eine Klappe (2) von außen zugänglichen Gepäckraum (3), dessen Ladekante (4) in Höhe des Gepäckraumbodens (5) liegt, insbesondere bei einem Steil- oder Schrägheck-Pkw, wird durch eine auf dem Gepäckraumboden (5) parallel zur Ladekante (4) verlaufend angeordnete Begrenzungswand (6), die bei Bedarf in die Gepäckraumboden-Ebene hineingeklappt oder ganz entfernt wird, erreicht, daß einerseits der Gepäckraum (3) weiterhin gut be- und entladen werden kann, daß aber andererseits das Ladegut im Fahrbetrieb nicht gegen die Klappe (2) gedrückt wird.



DE 3332695 A1

DE 3332695 A1

100983

VOLKSWAGEN

3332695

3180 Wolfsburg 1

Unsere Zeichen: K 3473

8. Sep. 1983

1702pt-ha-kl

ANSPRÜCHE

1. Durch eine Klappe von außen zugänglicher Gepäckraum in einem Fahrzeug, insbesondere in einem Steil- oder Schrägheck-Pkw, mit einer praktisch in Höhe des Gepäckraumbodens liegenden Ladekante, gekennzeichnet durch eine auf dem Gepäckraumboden (5) im Bereich der Ladekante (4) und parallel dazu verlaufend angeordnete Begrenzungswand (6), die bei Bedarf aus ihrer senkrechten Stellung, in der sie gegen Umkippen in wenigstens einer Richtung gesichert ist, in die Ebene des Gepäckraumbodens hineinklappbar oder ganz entfernbar ist.
2. Gepäckraum nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Begrenzungswand (6) über eine Steck- oder Schnappverbindung auf dem Gepäckraumboden (5) befestigbar ist.
3. Gepäckraum nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Begrenzungswand (6) über eine Scharnieranordnung auf dem Gepäckraumboden (5) befestigt ist.
4. Gepäckraum nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß der Begrenzungswand (6) Anschlagflächen (12) zugeordnet sind, die ein Verschwenken der Begrenzungswand (6) um nur 90° zulassen.
5. Gepäckraum nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Anschlagflächen Bestandteile der Scharnieranordnung sind.

6. Gepäckraum nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß sich die Anschlagflächen (12) an den benachbarten Karosseriewänden (9) befinden.
7. Gepäckraum nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Begrenzungswand als Abdeckung (6) für einen im Gepäckraumboden (5) eingelassenen Stauraum (8) dient.

7. Gepäckraum nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Begrenzungswand als Abdeckung (6) für einen im Gepäckraumboden (5) eingelassenen Stauraum (8) dient.

VOLKSWAGEN WERKE

AKTIENGESELLSCHAFT

3180 Wolfsburg 1

- 3 -

3332695

Unsere Zeichen: K 3473

1702pt-ha-kl

Durch eine Klappe von außen zugänglicher
Gepäckraum in einem Fahrzeug

Die Erfindung betrifft einen im Oberbegriff des Patentanspruchs 1 beschriebenen Gepäckraum. Ein derartiger Gepäckraum, oft im Heck eines Personenkraftwagens angeordnet und durch eine Heckklappe zugänglich, bietet den Vorteil, daß auch schwere Gegenstände leicht ein- und ausgeladen werden können, weil sie nicht über eine hoch über dem Gepäckraumboden liegende Ladekante hinweggehoben werden müssen. Andererseits kann nicht übersehen werden, daß eine oberhalb des Gepäckraumbodens gelegene Ladekante auch ihre Vorzüge hat. So kann dabei die Ladung während einer Beschleunigung - oder bei einem vorn gelegenen Kofferraum während einer Verzögerung - nicht bis an die Klappe heranrutschen, um dann vielleicht beim Öffnen des Gepäckraumes gleich herauszufallen. Auch ist bei solch einer Ausführung gewährleistet, daß der Gepäckraum nur so weit beladen wird, daß die Klappe einwandfrei geschlossen werden kann, d. h. ohne daß mit ihr die Ladung erst noch zusammengedrückt werden muß oder auch unbeabsichtigt zusammengedrückt wird, wobei eine Beschädigung empfindlichen Ladegutes nicht auszuschließen ist.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, die Vorteile eines Gepäckraumes mit nichtüberstehender Ladekante zu verbinden mit denen einer Ladekante, die deutlich oberhalb des Gepäckraumbodens liegt. Diese Aufgabe wird durch die im kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 1 genannten Merkmal gelöst.

Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind Gegenstand der Unteransprüche.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung wird anhand der Zeichnung näher erläutert. Es zeigen

Figur 1 in schematischer Darstellung einen Längsschnitt durch einen hintenliegenden Gepäckraum eines Kombifahrzeuges, also eines solchen mit hinter der Hintersitzlehne angeordnetem Gepäckraum, der von außen durch eine bis auf den Gepäckraumboden herunterreichende Heckklappe zugänglich ist, mit einer nahe der Heckklappe angeordneten Begrenzungswand;

Figur 2 eine Variante des Gepäckraumbodenbereichs aus Figur 1, in dem die Begrenzungswand in heruntergeklapptem Zustand auf dem Gepäckraumboden aufliegt

und

Figur 3 in perspektivischer Darstellung eine mögliche Ausführungsform zur Befestigung der Begrenzungswand in ihren beiden Endstellungen, ohne die Begrenzungswand selbst, von der nur die Drehachse angedeutet ist.

Wie aus Figur 1 ersichtlich, liegt zwischen einer Hintersitzlehne 1 eines Pkw und einer Hecktür 2 ein Gepäckraum 3, der nach Öffnen der Hecktür 2, beispielsweise durch Verschwenken um eine im Dachbereich befindliche horizontale Achse, durch die dann freie Öffnung be- und entladen werden kann. Die Ladekante 4 liegt in Höhe des Gepäckraumbodens 5, was zum Ein- und Ausladen gerade schwerer Gepäckstücke

vorteilhaft ist. Im hinteren Bereich des Gepäckraumbodens 5 ist eine um 90° verschwenkbare Begrenzungswand 6 über eine nicht näher dargestellte Scharnieranordnung befestigt. Die Begrenzungswand 6 kann wahlweise horizontal - vorzugsweise in einer Ausnehmung 7 des Gepäckraumbodens 5 - oder vertikal eingestellt und arretiert werden. In ihrer Vertikalstellung verhindert die Begrenzungswand 6, daß das Ladegut im Fahrbetrieb bis an die Hecktür 2 rutscht und diese beschädigt oder beim Öffnen der Hecktür 2 gleich herausfällt. Auch ist durch die hochgestellte, selbstverständlich sich über die ganze Breite der Hecktür 2 erstreckende Begrenzungswand 6 gewährleistet, daß der Gepäckraum 3 nicht bis in den direkten Hecktürbereich beladen wird, was zur Folge hätte, daß sich entweder die Hecktür 2 nicht mehr schließen ließe oder aber das Ladegut bzw. die Hecktür 2 beim Zuschlagen derselben beschädigt werden könnte. Beim Be- und Entladen des Gepäckraumes 3 mit schweren oder sperrigen Gegenständen ist die Begrenzungswand 6 heruntergeklappt.

Die Begrenzungswand 6 kann in ihrer Horizontalstellung zugleich als Abdeckung für ein in den Gepäckraumboden 5 eingebettetes Staufach 8 dienen, wie in Figur 2 angedeutet.

Zur Arretierung der Begrenzungswand 6 in ihren Endstellungen gibt es zahlreiche Möglichkeiten, von denen eine bevorzugte Ausführungsform in Figur 3 dargestellt ist. In meistens vorhandene Verkleidungen für die Seitenwände des Gepäckraumes 3, von denen hier nur die mit 9 bezeichnete, linke angedeutet ist, sind zwei Clipse 10, 11 sowie je eine Anschlagfläche 12 eingearbeitet. Aus ihrer horizontalen Lage kann die in Figur 3 nicht gezeichnete Begrenzungswand 6 nach Zurückdrücken des Clipses 10 um ihre Achse 13 bis an die Anschlagfläche 12 verschwenkt werden, wobei der Clips 11 zunächst überdrückt wird, dann federnd die Begrenzungswand 6 hintergreift und gegen die Anschlagfläche 12 preßt. - Anstelle der Anschlagfläche 12 kann auch eine Scharnieranordnung gewählt werden, die in an sich bekannter Weise von vornherein ein Verschwenken der Begrenzungswand 6 bis höchstens in die Vertikale erlaubt. Unter Umständen kommt man auch ohne eine Arretierung entsprechend der mit 11 bezeichneten aus, wenn man als ausreichend ansieht, daß die an der Begrenzungswand 6 anliegende Ladung diese genügend fixiert.

- 6 -
- Leerseite -

- 7 -

Nummer:
Int. Cl.³:
Anmeldetag:
Offenlegungstag:

33 32 695
B 60 R 5/00
10. September 1983
28. März 1985

